

Flughafenentgelte

Gültig ab 1. April 2025



Flughafen Hamburg GmbH

Leistungsentgelte

Postfach

22331 Hamburg

Für weitere Fragen wenden Sie sich bitte an:

Flughafen Hamburg GmbH

Forderungsmanagement

Sven Wilhelm und Laura Hutter

Telefon +49 (40) 50 75 - 23 17 und -35 56

Fax +49 (40) 50 75 - 32 77

E-Mail invoice@ham.airport.de

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-------------|---|----|
| Kapitel I | Flughafenbenutzungsordnung (Auszüge) | 4 |
| Kapitel II | Allgemeine Bedingungen | 5 |
| Kapitel III | Flughafenentgeltordnung | 6 |
| 1. | Genehmigungspflichtige Flughafenentgelte | 6 |
| 1.1 | Lande- und Startentgelte | 6 |
| 1.2 | Passagierentgelt | 13 |
| 1.3 | Terminalentgelt GAT | 14 |
| 1.4 | Positionsentgelt | 14 |
| 1.5 | Unterstellentgelt | 15 |
| 1.6 | Sicherheitsentgelt | 16 |
| 1.7 | Lärmschutzentgelt | 16 |
| 1.8 | Langstrecken Incentive | 17 |
| 1.9 | Wachstums Incentive | 18 |
| 2. | Nicht genehmigungspflichtige Flughafenentgelte | 22 |
| 2.1 | PRM-Entgelt | 22 |
| 2.2 | Entgelte für die Nutzung von zentralen Infrastruktureinrichtungen | 23 |
| 2.2.1 | Gepäckabfertigung Inbound | 23 |
| 2.2.2 | Gepäckabfertigung Outbound | 24 |
| 2.2.3 | Pierentgelt | 25 |
| 2.2.4 | Ver- und Entsorgungsentgelt | 26 |
| 2.3 | Entgelte für die Nutzung von sonstigen Infrastruktureinrichtungen | 27 |
| 2.3.1 | Abfertigungsschalter für Passagiere | 27 |
| 2.3.2 | CUPPS Ausstattung | 28 |
| 2.3.3 | Bustransport (gültig ab 1.1.2026) | 28 |
| 3. | Förderung von alternativem Flugzeugtreibstoff | 29 |

Kapitel I

Flughafenbenutzungsordnung (Auszüge)

- 1.1 Wer den Flughafen mit Luftfahrzeugen, Fahrzeugen und Geräten benutzt, ihn betritt, befährt oder in sonstiger Weise nutzt, ist den Vorschriften dieser Benutzungsordnung und den zu ihrer Durchführung ergehenden Weisungen des Flughafenunternehmers unterworfen.
- 1.2 Die Benutzung des Flughafens ist gegen Entrichtung der in der Entgeltordnung festgelegten Entgelte gestattet. Darüber hinaus wird auf die Zahlungsbedingungen des Flughafens in ihrer jeweiligen Fassung hingewiesen (vgl. Anlage 6). Die in der Genehmigung zum Betrieb des Flughafens geregelten Benutzungsbeschränkungen, die im Luftfahrthandbuch Deutschland nebst Karten in ihrer jeweils gültigen Fassung veröffentlicht werden, sind zu beachten.
- 1.3 Die Luftfahrzeughalter haben dem Flughafenunternehmer die Papiere vorzulegen, die zur Nachprüfung der Benutzungsberechtigung und zur Entgeltberechnung notwendig sind.
- 1.4 Die nach dieser Benutzungsordnung notwendigen Einwilligungen, Zulassungen und Erlaubnisse sind jeweils vorher einzuholen.

Kapitel II

Allgemeine Bedingungen

- 1.1 Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung oder aufgrund von medizinischen Notfällen an Bord befindlicher Passagiere sind – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist – keine Lande- bzw. Startentgelte und Passagierentgelte zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.
- 1.2 Schuldner der Entgelte sind als Gesamtschuldner:
- die Luftverkehrsgesellschaft, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird,
 - die Luftverkehrsgesellschaften, unter deren Airline-Codes/Flugnummern der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing),
 - der Luftfahrzeughalter,
 - die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein, wie etwa Mieter oder Leasingnehmer,
 - der Eigentümer des Luftfahrzeugs.
- 1.3 Die Entgelte sind vor dem Start in Euro zu entrichten. Nach vorheriger Vereinbarung und Gestellung einer Sicherheit in Form eines Bardepots oder einer unbefristeten Bankbürgschaft einer auch in Deutschland ansässigen Großbank können die Entgelte nachträglich entrichtet werden. Bei Zahlungsverzug wird der Flughafen Verzugszinsen in Höhe von 3% über dem jeweiligen Basiszinssatz, mindestens jedoch 8%, berechnen.
- 1.4 Die Entgelte sind Entgelte im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, sofern die Leistungen umsatzsteuerbar und -pflichtig sind.
- 1.5 Als Abrechnungszeit gilt die lokale Zeit am Hamburg Airport (HAM, EDDH).

Kapitel III

Flughafenentgeltordnung

1. Genehmigungspflichtige Flughafenentgelte

1.1 Lande- und Startentgelte

- 1.1.1 Für jede Landung und jeden Start innerhalb definierter Zeiten auf dem Flughafen Hamburg ist ein Entgelt (Lande- bzw. Startentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.
- 1.1.2 Die Lande- und Startentgelte sind auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges zu entrichten.
- 1.1.3. Die Lande- und Startentgelte bemessen sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach der höchsten in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abflugmasse des Luftfahrzeugs (MTOM). Das MTOM ist vor der Durchführung des ersten Fluges von/ab HAM/EDDH bzw. bei Änderungen des MTOM unaufgefordert und unverzüglich nachzuweisen durch das Airplane Flight Manual (AFM) - Basic Manual - Section for Weight Limitations oder durch das Lärmzeugnis des Luftfahrzeugs. Bis zur Vorlage dieser Unterlagen wird das höchste bekannte MTOM dieses Flugzeugtyps zugrunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

- 1.1.4 Der nach der Höchstabflugmasse des Luftfahrzeuges bemessene Teil der Lande- und Startentgelte beträgt bei Motorluftfahrzeugen für:

| | EUR pro Landung und pro Start |
|---|-------------------------------|
| Strahltriebwerke-Luftfahrzeuge je angefangene 1.000 kg MTOM | 3,47 EUR |
| Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart bis 1.200 kg MTOM | 11,52 EUR |
| über 1.200 kg bis 2.000 kg MTOM | 20,88 EUR |
| über 2.000 kg MTOM (je angefangene 1.000 kg) | 3,47 EUR |

- 1.1.5 Für den Gewichtsanteil, der bei Luftfahrzeugen im planmäßigen Fluglinien- und regelmäßigen Pauschalflugreiseverkehr das Höchstabfluggewicht von 250 t MTOM übersteigt, wird das unter 1.1.4 angegebene Entgelt aktuell 3,47EUR je 1.000kg MTOM pro Start von und pro Landung um 70% auf 1,04EUR je 1.000kg MTOM pro Start und pro Landung reduziert.
- 1.1.6 Für Single-Aisle-Flugzeuge mit einer Reichweite von über 8.000km (z.B. der A321XLR) und ab einer Flugstrecke von mehr als 5.000km im planmäßigen Fluglinien- und regelmäßigen Pauschalflugreiseverkehr ab Hamburg wird das unter 1.1.4 angegebene Entgelt von 3,47EUR pro Start und pro Landung um 20% auf 2,78EUR je 1.000kg MTOM pro Start und pro Landung reduziert.
- 1.1.7 Die Lärmzuschläge (Lärmklassen), die Spät- und Nachtzuschläge sowie emissionsabhängige Entgeltbestandteile sind von der Reduzierung unter 1.1.5 und 1.1.6 ausgenommen.
- 1.1.8 Pro Landung und pro Start wird für Maschinen über 2t MTOM ein Lärmzuschlag erhoben. Der Lärmzuschlag ist nach Lärmklassen gestaffelt. Die Einstufung in die Lärmklassen erfolgt nach in Hamburg gemessenen Durchschnittslärmpegeln pro Flugzeugtyp und -serie.

Lärmklassen

| 1 bis 71,9 db (A) 15,45 € | 2 72,0 bis 74,9 db (A) 36,50 € | 3 75,0 bis 77,9 db (A) 81,41 € | 4 78,0 bis 80,9 db (A) 171,23 € | 5 81,0 bis 83,9 db (A) 508,08 € | 6 84,0 bis 86,9 db (A) 1.712,33 € | 7 ab 87,0 db (A) 5.165,07 € |
|--|---|---|--|--|--|--|
| AC68 | A220 | A3181 | A300F | A3002 | A3004 | AN12 |
| AC69 | ACJ | A3191 | A300S | A3006 | B7272 | AN4R |
| AC6T | AT72 | A320neo | A3201 | A3102 | FK28 | B7471 |
| AN2 | AT722 | A321LR | A3202 | A3103 | IL96 | B7472 |
| AT42 | AT725 | AJ25 | A3211 | A3302 | MD11 | B7473 |
| AT423 | BD70 | B7376 | A3212 | A3303 | MD81 | B747S |
| AT424 | BE39 | B7378MAX | A321neo | A3402 | MD83 | C141 |
| AT425 | BE55 | BA461 | A3406 | A3403 | MD88 | DC103 |
| ATP | BE60 | BA462 | AN74 | A3405 | TU54 | DC93 |
| BA31 | BN2 | BA463 | B7373 | A350 | | G2 |
| BA41 | C414 | BE40 | B7375 | A3808 | | G3 |
| BE02 | C525 | BJ40 | B7377 | AN26 | | IL62 |
| BE10 | C551 | C337 | B7378 | B7372 | | IL76 |
| BE20 | CJ1 | C560 | B7379MAX | B7374 | | MD82 |
| BE30 | CJ2 | C650 | B7572 | B7379 | | YK42 |
| BE3B | CJ3 | CRJ9 | B7573 | B7474 | | |
| BE58 | CL30 | CRJX | B757F | B7673 | | |
| BE90 | CRJ7 | DA10 | B7672 | B7773 | | |
| BE99 | D328J | DA20 | B7772 | B787X | | |
| C303 | E145 | DA90 | B7878 | C130 | | |
| C310 | E1902 | DC3 | B7879 | MD87 | | |
| C340 | EC55 | E170 | BBJ | YK40 | | |
| C404 | G5 | E1952 | BH06 | | | |
| C421 | GL5T | FK27 | DA50 | | | |
| C425 | L410 | FK70 | E175L/S | | | |
| C441 | LR31 | G100 | E190E/N | | | |
| C500 | LR35 | G4 | E195N | | | |
| C501 | LR55 | GALX | FK100 | | | |
| C550 | ND26 | H25B | MD93 | | | |
| C56X | PA60 | HS25 | ND16 | | | |
| C680 | S601 | HS74 | P180 | | | |
| C750 | TB850 | MD90 | UH1 | | | |
| CL60 | | RJ1 | | | | |
| CL61 | | RJ7 | | | | |
| CL64 | | | | | | |

Lärmklassen

| 1 bis 71,9 db (A) 15,45 € | 2 72,0 bis 74,9 db (A) 36,50 € | 3 75,0 bis 77,9 db (A) 81,41 € | 4 78,0 bis 80,9 db (A) 171,23 € | 5 81,0 bis 83,9 db (A) 508,08 € | 6 84,0 bis 86,9 db (A) 1.712,33 € | 7 ab 87,0 db (A) 5.165,07 € |
|------------------------------------|---|---|--|--|--|--------------------------------------|
| CRJ | | RJ8 | | | | |
| D228 | | S332L | | | | |
| D328 | | SW2 | | | | |
| DH81 | | | | | | |
| DH83 | | | | | | |
| DH84 | | | | | | |
| E120 | | | | | | |
| E135 | | | | | | |
| EC35 | | | | | | |
| F2TH | | | | | | |
| FK50 | | | | | | |
| G550 | | | | | | |
| JU52 | | | | | | |
| LR40 | | | | | | |
| LR45 | | | | | | |
| LR60 | | | | | | |
| LYNX | | | | | | |
| MU2 | | | | | | |
| PA23 | | | | | | |
| PA31 | | | | | | |
| PA42 | | | | | | |
| PA46 | | | | | | |
| PA46T | | | | | | |
| PAY4 | | | | | | |
| PAYE | | | | | | |
| PL12 | | | | | | |
| PRM1 | | | | | | |
| SB20 | | | | | | |
| SF34 | | | | | | |
| SH33 | | | | | | |
| SH36 | | | | | | |
| SW3 | | | | | | |
| SW4 | | | | | | |
| TB700 | | | | | | |

Für Luftfahrzeuge der Typen A319, A320 und A321 mit Vortex-Generatoren wird ein Rabatt von 10% auf den Lärmzuschlag gem. Ziffer 1.1.8 gewährt.

Zur Einstufung von Luftfahrzeugen der Typen A319, A320 und A321 mit Vortex-Generatoren in die entsprechende Lärmkategorie, ist durch das Luftfahrtunternehmen ein Nachweis über die technische Ausstattung zu erbringen.

Hier nicht aufgeführte Luftfahrzeuge (aufgrund nicht ausreichender Messergebnisse) werden in Abhängigkeit von der ICAO-Klassifizierung und dem MTOM gemäß folgender Liste eingruppiert:

| | ICAO-Annex 16 Chapter 3,6,8,10 oder LSL III, VI, VIII, X | ICAO-Annex 16 Chapter 2 oder LSL II und ohne Zulassung nach ICAO Annex 16, oder LSL |
|------------|--|---|
| Lärmklasse | MTOM | MTOM |
| 1 | bis 30t | |
| 2 | bis 45t | |
| 3 | bis 75t | |
| 4 | bis 165t | bis 5t |
| 5 | bis 260t | bis 15t |
| 6 | bis 320t | bis 45t |
| 7 | über 320t | über 45t |

1.1.9 Auf die unter 1.1.4 bis 1.1.8 genannten Entgelte werden folgende Zuschläge erhoben:

| Zeitraum | Zuschlag |
|-------------------------|----------|
| 22:00 Uhr bis 22:59 Uhr | 150 % |
| 23:00 Uhr bis 23:14 Uhr | 400 % |
| 23:15 Uhr bis 23:29 Uhr | 450 % |
| 23:30 Uhr bis 23:44 Uhr | 550 % |
| 23:45 Uhr bis 23:59 Uhr | 650 % |
| 00:00 Uhr bis 05:59 Uhr | 700 % |

1.1.10 Pro Landung und pro Start wird ein emissionsabhängiges Entgelt erhoben.

Luftfahrzeuge bis einschließlich 2.000 kg MTOM

Das emissionsabhängige Entgelt beträgt pauschal 0,3242 EUR pro Landung und 0,3242 EUR pro Start.

Luftfahrzeuge über 2.000 kg MTOM

Das emissionsabhängige Entgelt beträgt 1,94 EUR pro Emissionswert und Landung sowie 1,94 EUR pro Emissionswert und Start, d. h. 3,88 EUR pro Emissionswert im standardisierten Lande- und Startvorgang („Landing and Take-Off-Zyklus“; LTO).

Der Emissionswert ist der Messwert für das von einem Luftfahrzeug ausgestoßene Stickoxidäquivalent je Kilogramm.

Die notwendigen Angaben zu Luftfahrzeug- und Triebwerkstypen werden anhand einer anerkannten Flottendatenbank ermittelt.

Die Ermittlung des Emissionswertes erfolgt unter Anwendung der ERLIG-Formel¹ auf der Grundlage zertifizierter Stickoxid-(NO_x) und Kohlenwasserstoff-(HC)-Emissionen pro Triebwerk im LTO-Zyklus gemäß Vorschrift ICAO Annex 16, Volume II.

Berechnungsformel:

$$NO_{x, \text{Luftfahrzeug}} [\text{kg}] = (\text{Anzahl Triebwerke} \times \sum_{\text{Mode}} \text{Zeit [s]} \times \text{Treibstoffverbrauch [kg/s]} \times \text{Emissionsfaktor [g/kg]}) / 1000$$

Sofern die Triebwerksemissionen für HC pro LTO-Zyklus den Zertifizierungswert von 19,6 g/kN überschreiten, wird der entsprechende NO_x-Wert des Luftfahrzeugs mit einem Faktor a multipliziert:

$$a = 1; \quad \text{wenn } Dp_{\text{HC}}/F_{\text{oo}} \leq 19,6 \text{ g/kN}$$
$$a = (Dp_{\text{HC}}/F_{\text{oo}})/19,6 \text{ g/kN}; \quad \text{wenn } Dp_{\text{HC}}/F_{\text{oo}} > 19,6 \text{ g/kN mit } a_{\text{max}} = 4.$$

Stickoxidäquivalent (=Emissionswert) des Luftfahrzeugs = $a \times NO_x$ des Luftfahrzeugs.

Der Emissionswert wird bis zur dritten Dezimale berücksichtigt.

Grundlage für die Ermittlung der Emissionswerte sind die ICAO-Datenbank für Turbofan- und Jet-Triebwerke und die Datenbank der FOI Swedish Defence Research Agency für Turboprop-Triebwerke.

¹ERLIG = Emission Related Landing Charges Investigation Group, ECAC

Sollten in diesen Emissionsdatenbanken für einen Triebwerkstypen keine oder abweichende Einträge vorhanden sein, so wird unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien der höchste verzeichnete Emissionswert angesetzt.

Wenn für ein Flugzeug keine oder widersprüchliche Triebwerksinformationen vorliegen, wird der höchste bekannte Emissionswert dieses Flugzeugtyps zugrunde gelegt.

Sofern ein Triebwerk in keiner der verfügbaren Emissionsdatenbanken enthalten ist und auch kein Standardtriebwerk angesetzt werden kann, wird das Triebwerk anhand der Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) vom 28. Februar 2005 bewertet.

Der Flughafenbetreiber muss unverzüglich über eine Erhöhung oder Verminderung des Emissionswerts eines Flugzeugs informiert werden, die auf AFM, ICAO-Zertifikat oder Herstellerzertifizierung beruht.

Für Bewegungen, für die nachträglich erhöhte Emissionswerte festgestellt werden, können Entgelte nachberechnet werden; verminderte Werte werden unverzüglich berücksichtigt, sobald Nachweise vorgelegt und geprüft wurden. Es erfolgen keine rückwirkenden Erstattungen.

Wenn bei der Leistungsabrechnung/Rechnungsstellung für ein Flugzeug kein Emissionswert vorliegt, beträgt das emissionsabhängige Entgelt pro Start und pro Landung 10% der Entgelte nach 1.1.4.

1.2 Passagierentgelt

- 1.2.1 Im gewerblichen Luftverkehr ist zusätzlich zum Startentgelt ein Passagierentgelt zu entrichten.
- 1.2.2 Das Passagierentgelt, das sich nach der Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste bemisst, beträgt sofern die folgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt

**für Zusteiger
für Transitfluggäste**

**11,17 EUR
7,82 EUR**

sofern die folgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem außerhalb der Bundesrepublik Deutschland gelegenen Flugplatz der Europäischen Union oder Island, Norwegen, der Schweiz oder Großbritannien erfolgt

**für Zusteiger
für Transitfluggäste**

**11,17 EUR
7,82 EUR**

sofern die folgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem außerhalb der Europäischen Union gelegenen Flugplatz erfolgt

**für Zusteiger
für Transitfluggäste**

**13,25 EUR
9,27 EUR**

je Fluggast.

- 1.2.3 Transitfluggäste sind Passagiere, die ihre Flugreise am Flughafen Hamburg unterbrechen und mit demselben Flugzeug fortsetzen, mit dem sie angekommen sind.
- 1.2.4 In die Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

1.3 Terminalentgelt GAT

- 1.3.1 Für die Benutzung der Fluggasteinrichtungen im General Aviation Terminal durch Besatzung und Passagiere ist ein Terminalentgelt zu entrichten. Ein Passagierentgelt kommt nicht zur Anwendung.
- 1.3.2 Das Terminalentgelt wird bei jeder Landung, unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme der Leistungen, abhängig vom MTOM des Flugzeuges mit den folgenden Entgelten berechnet:

| | |
|------------------|-------------------|
| bis 2,0 t MTOM | 15,29 EUR |
| bis 5,7 t MTOM | 39,02 EUR |
| bis 14,0 t MTOM | 54,97 EUR |
| bis 20,0 t MTOM | 69,62 EUR |
| über 20,0 t MTOM | 136,39 EUR |

1.4 Positionsentgelt

- 1.4.1 Für die Abstellung der Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ist ein Mietzins (Positionsentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.
- 1.4.2 Die Höhe des Positionsentgelts wird nach der zugelassenen Höchstabflugmasse des Luftfahrzeuges bemessen. – siehe 1.1.3 –
- 1.4.3 Für den Zeitraum von 23:00 Uhr bis 04:59 Uhr wird kein Positionsentgelt erhoben.
- 1.4.4 Tagesabstellung

Das Positionsentgelt beträgt pro Positionsbelegung für jede angefangene 15 Minuten für Luftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse

| | |
|--|-------------------|
| bis 3.000 kg | 0,4538 EUR |
| über 3.000 kg bis 5.000 kg | 0,7131 EUR |
| über 5.000 kg bis 7.000 kg | 0,9724 EUR |
| über 7.000 kg für jede angefangenen 1.000 kg der Höchstabflugmasse | 0,1297 EUR |
| Das Mindestpositionsentgelt beträgt | 4,98 EUR |

1.4.5 Dauerabstellung

Auf Vorfeld 2 kann für die Abstellung von Luftfahrzeugen mit einer Spannweite von kleiner als 24 m, die keiner Abfertigung bedürfen, zwischen Luftfahrzeughalter und Flughafenunternehmer ein Mietvertrag geschlossen werden.

| MTOM | Monatsentgelt | 12 Monate |
|-----------------------|-------------------|---------------------|
| bis 3 t | 574,08 EUR | 4.921,97 EUR |
| bis 5 t | 718,58 EUR | 6.145,02 EUR |
| bis 7 t | 768,30 EUR | 6.584,47 EUR |
| über 7 t pro angef. t | 98,08 EUR | 842,59 EUR |

1.5 Unterstellentgelt

1.5.1 Die Luftfahrzeughalter haben für die stundenweise Unterstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen einen Mietzins (Unterstellentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Die Höhe des Mietzinses (Unterstellentgelt) wird nach

- der zugelassenen Höchstabflugmasse,
- der Dauer der Unterstellung,
- der Halle und
- der Jahreszeit

bemessen.

Der Mietzins (Unterstellentgelt) für die stundenweise Unterstellung von Luftfahrzeugen ist im Sonderleistungsverzeichnis der Flughafen Hamburg GmbH zu finden.

1.5.2 Die Mindestabrechnungsdauer der Unterstellung beträgt 8 Stunden.

1.6 Sicherheitsentgelt

Zusätzlich zu den Lande- und Passagierentgelten ist ein Sicherheitsentgelt zu entrichten. Das Sicherheitsentgelt dient zum Ausgleich der Kosten für Leistungen nach dem Luftsicherheitsgesetz und der EG-Verordnungen für Sicherheit in der zivilen Luftfahrt.

Das Sicherheitsentgelt bemisst sich nach der Anzahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste.

In die Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz nicht einbezogen. Für Passagiere, die über das GAT abfliegen, entfällt das Sicherheitsentgelt.

Das Sicherheitsentgelt beträgt

1,58 EUR

1.7 Lärmschutzentgelt

Zusätzlich zu den Lande- und Passagierentgelten ist ein Lärmschutzentgelt zu entrichten. Das Lärmschutzentgelt dient zum Ausgleich der Kosten für Leistungen nach dem Fluglärmgesetz. Es wird pro Landung und pro Start für Maschinen über 2 t MTOM erhoben. Das Lärmschutzentgelt bemisst sich nach der Lärmklasse gem. Lärmzuschlag in Punkt 1.1.8.

| Lärmklasse | Preis (EUR) |
|------------|-------------|
| 1 | 1,14 EUR |
| 2 | 2,28 EUR |
| 3 | 3,42 EUR |
| 4 | 10,26 EUR |
| 5 | 27,36 EUR |
| 6 | 74,09 EUR |
| 7 | 199,48 EUR |

Das Lärmschutzentgelt ist bis auf weiteres ausgesetzt.

1.8 Langstrecken Incentive

- 1.8.1 Zielsetzung für die Förderung neuer Langstrecken ist es, das Gesamtangebot am Flughafen Hamburg für die Reisenden noch attraktiver zu gestalten. Das ist vor allem durch die Einführung neuer Nonstop-Ziele möglich. Mit dem Incentive für neue Langstrecken unterstützt die Flughafen Hamburg GmbH die Fluggesellschaften in der kostenintensiven Startphase, um ein nachhaltiges Wachstum am Hamburg Airport herbeizuführen.
- 1.8.2 Nimmt eine Fluggesellschaft eine neue Nonstop-Langstreckenverbindung auf, die nicht bereits am Flughafen Hamburg besteht, bietet die Flughafen Hamburg GmbH ein an nachfolgende Regeln gebundenes Incentiveprogramm an.
- 1.8.3 Die Förderung bezieht sich auf ein neues planmäßiges City Pair (Langstrecke) von und nach Hamburg, welches im jeweiligen Förderungsjahr über einen Zeitraum von mindestens vier zusammenhängenden Monaten mit durchschnittlich zwei Umläufen pro Woche bedient werden muss. Die Basis für eine Strecke bildet der IATA-3-Letter-Airport-Code, beispielsweise HAM-JFK. Zum Zeitpunkt der Streckenaufnahme darf diese von keiner anderen Fluggesellschaft regelmäßig bedient werden.
- 1.8.4 Eine neue Langstrecke wird über einen Zeitraum von drei Jahren beginnend mit dem Datum des Erstfluges gefördert. Es werden Langstreckendestinationen, die weiter als 5.500 km* entfernt sind, incentiviert und Rabatte auf Start-, Lande- und Positionsentgelte gewährt. Die Förderung beträgt 100 % im ersten, 75 % im zweiten und 50 % im dritten Jahr auf die unter 1.1.4, 1.1.8, 1.1.10 und 1.4 genannten Entgelte. Auf die unter 1.1.9 genannten Entgelte werden keine Rabatte gewährt. Die Berechnung der Zuschläge nach 1.1.9 erfolgt auf Basis unrabattierter Entgelte nach 1.1.4 und 1.1.8. Wird das Langstrecken Incentive in Anspruch genommen, so entfällt in diesen 3 Jahren zusätzlich die Nutzung des Punkts 1.1.6 der Entgeltordnung. Der Förderzeitraum beginnt mit dem Datum des Erstfluges. Die entsprechenden Passagiere werden nicht im Wachstums-Incentive berücksichtigt. Nimmt eine bestehende Airline ab Hamburg eine Langstrecke auf, werden die Einsteiger ebenfalls nicht im Wachstums Incentive (1.9) angerechnet.

| Rabattierung Langstrecken Incentive | Jahr | | |
|--|-------------|----------|----------|
| | 1 | 2 | 3 |
| | 100 % | 75 % | 50 % |

*Entfernung ermittelt auf Basis der Großkreisberechnung

1.9 Wachstums Incentive

1.9.1 Zielsetzung für das Wachstums Incentive ist es, reales Nettowachstum von Passagierverkehr am Standort Hamburg zu fördern, sodass alle Nutzer von der effizienten Nutzung der vorhandenen Infrastruktur profitieren können. Es soll die Förderung von Scheinwachstum ausgeschlossen werden, die exemplarisch in 1.9.7 beschrieben wird. Das nicht aus Entgelten nach § 19b LuftVG finanzierte Förderprogramm (Wachstums Incentive) wird für eine Laufzeit von drei Jahren, beginnend ab dem 01.04.2025, eingeführt.

1.9.2 Es wird Verkehrswachstum gegenüber dem Basisjahr 01.04.2024 – 31.03.2025 über den entsprechend definierten Fördergrenzen incentiviert. Gefördert werden die zusätzlichen Einsteiger über der Fördergrenze pro Quartal im Vergleich zum jeweiligen Vergleichsquartal aus dem Basisjahr (Beispiel Förderzeitraum Q1 2026 im Vergleich zur Referenz Q1 2025). Gefördert wird, wenn entweder ein absolutes Passagierwachstum oder eine relative Wachstumsquote überschritten wird. Zur Anwendung kommt pro Quartal der für die Airline vorteilhaftere Mechanismus.

Um Wachstum in den Winterquartalen im Vergleich zu den Sommerquartalen besonders zu fördern, gibt es in den entsprechenden Quartalen eine höhere Förderung und niedrigere Schwellen:

Förderung relatives Passagierwachstum über Wachstumsschwellen

Sommer Quartal (Q2 & Q3)

| Incentive pro Einsteiger | Wachstumsschwellen | | |
|--------------------------|--------------------|------|------|
| | 8 € | 12 € | 16 € |
| Q2 & Q3 2025 | 4 % | 8 % | 12 % |
| Q2 & Q3 2026 | 8 % | 12 % | 16 % |
| Q2 & Q3 2027 | 12 % | 16 % | 20 % |

Winter Quartal (Q4 & Q1)

| Incentive pro Einsteiger | Wachstumsschwellen | | |
|--------------------------|--------------------|------|------|
| | 10 € | 14 € | 18 € |
| Q4 2025 & Q1 2026 | 3 % | 6 % | 9 % |
| Q4 2026 & Q1 2027 | 6 % | 9 % | 12 % |
| Q4 2027 & Q1 2028 | 9 % | 12 % | 15 % |

Förderung absolutes Passagierwachstum über Wachstumsschwellen

Sommer Quartal (Q2 & Q3)

| Incentive pro Einsteiger | Wachstumsschwellen | | |
|--------------------------|--------------------|--------|--------|
| | 8 € | 12 € | 16 € |
| Q2 & Q3 2025 | 15.000 | 30.000 | 45.000 |
| Q2 & Q3 2026 | 30.000 | 45.000 | 60.000 |
| Q2 & Q3 2027 | 45.000 | 60.000 | 75.000 |

Winter Quartal (Q4 & Q1)

| Incentive pro Einsteiger | Wachstumsschwellen | | |
|--------------------------|--------------------|--------|--------|
| | 10 € | 14 € | 18 € |
| Q4 2025 & Q1 2026 | 10.000 | 20.000 | 30.000 |
| Q4 2026 & Q1 2027 | 20.000 | 30.000 | 40.000 |
| Q4 2027 & Q1 2028 | 30.000 | 40.000 | 50.000 |

- 1.9.3 Gewertet werden alle Einsteiger einer Fluggesellschaft mit Abflug vor 23 Uhr aus dem Zeitraum 01.04.2025 bis 31.03.2028.
- 1.9.4 Um eine Förderung zu erlangen, muss die Fluggesellschaft im jeweiligen Förderquartal ein Mindestvolumen von 4.000 Einsteigern befördert haben.
- Betrachtet wird dabei jeweils der Debitor, unter dem abgerechnet wird.
- 1.9.5 Fluggesellschaften, die im jeweiligen Quartal des Basisjahres nicht nach Hamburg geflogen sind, bzw. Fluggesellschaften, die im jeweiligen Quartal des Basisjahres weniger als 2.500 Einsteiger ab HAM befördert haben, werden für dieses Quartal als neue Airline betrachtet. Es wird ein Förderbetrag von 6 Euro im 2. Quartal & 3. Quartal und 8 Euro im 1. Quartal & 4. Quartal pro zu fördernden Einsteiger angesetzt. Die Förderung wird auf maximal 15.000 Einsteigern pro Quartal im ersten rollierenden Jahr der Operation begrenzt. Im zweiten bzw. dritten Jahr der Operation werden die Verkehrsmengen je Quartal aus dem ersten Jahr der Operation als Basis für die Berechnung des Wachstums Incentive zu Grunde gelegt.
- 1.9.6 Die Gutschrift für das Wachstums Incentive erfolgt im darauffolgenden Quartal der jeweiligen Förderperiode.

- 1.9.7 Ein Tausch einzelner Strecken innerhalb einer Airline Gruppe (z.B. Tochtergesellschaften oder gleiche Mehrheitseigentümer) wird dabei nicht gefördert. Wenn z.B. eine Destination innerhalb einer Airline Gruppe von einer anderen Fluggesellschaft übernommen wird, so werden diese Einsteiger bei der Berechnung der Förderung nicht berücksichtigt. Passagierwachstum einzelner Airlines aufgrund von Fusionen, Übernahmen, Unternehmensaufspaltungen oder anderer Konzern-Neuorganisationen werden ebenfalls nicht incentiviert.

In Fällen von Übernahmen werden die entsprechenden Einsteiger der Basis der „übernehmenden Airline“ hinzugefügt. In Fällen einer Aufspaltung wird für die Berechnung weiterhin die bestehende Struktur im Basisjahr unterstellt. Es soll verhindert werden, dass durch den Tausch von Strecken von einzelnen Airlines ein Scheinwachstum in Hamburg gefördert wird.

1.9.8 Das Förderprogramm endet am 31.3.2028.

Rechenbeispiel: Wachstums Incentive (relativ)

Q2 2024 100.000 Einsteiger (Referenzzeitraum)

Q2 2025 115.000 Einsteiger (Förderzeitraum)

| | | | | |
|--------------|----------------------------------|----------------|---|---------------|
| 4 % bis 8 % | = 104.001 bis 108.000 Einsteiger | 4.000 x 8 EUR | = | 32.000 EUR |
| 8 % bis 12 % | = 108.001 bis 112.000 Einsteiger | 4.000 x 12 EUR | = | 48.000 EUR |
| Über 12 % | = 112.001 bis 115.000 Einsteiger | 3.000 x 16 EUR | = | 48.000 EUR |
| | | | | = 128.000 EUR |

Rechenbeispiel: Wachstums Incentive (absolut)

Q4 2024 300.000 Einsteiger (Referenzzeitraum)

Q4 2025 335.000 Einsteiger (Förderzeitraum)

| | | | | |
|-------------------|----------------------------------|-----------------|---|---------------|
| 10.000 bis 20.000 | = 310.001 bis 320.000 Einsteiger | 10.000 x 10 EUR | = | 100.000 EUR |
| 20.000 bis 30.000 | = 320.001 bis 330.000 Einsteiger | 10.000 x 14 EUR | = | 140.000 EUR |
| Über 30.000 | = 330.001 bis 335.000 Einsteiger | 5.000 x 18 EUR | = | 90.000 EUR |
| | | | | = 330.000 EUR |

2. Nicht genehmigungspflichtige Flughafenentgelte

2.1 PRM-Entgelt

Zusätzlich zu den Lande- und Passagierentgelten ist ein PRM-Entgelt zu entrichten. Das PRM-Entgelt dient zum Ausgleich der Kosten für Leistungen nach der EG-Verordnung über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität.

Das PRM-Entgelt bemisst sich nach der Anzahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste.

In die Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

Das PRM-Entgelt beträgt

0,41 EUR

2.2 Entgelte für die Nutzung von zentralen Infrastruktureinrichtungen

Die nachfolgend aufgeführten Leistungen und Entgelte beziehen sich auf die in der Flughafenbenutzungsordnung festgelegten zentralen Infrastruktureinrichtungen, deren Nutzung vorgeschrieben ist. Die Disposition der Zentralen Einrichtungen, d. h. die Festlegung von Menge und Zeitraum der zur Verfügungstellung, wird durch die Flughafen Hamburg GmbH vorgenommen.

2.2.1 **Gepäckabfertigung Inbound**

2.2.1.1 Bereitstellung von Förder- und Kommunikationseinrichtungen zur Ausgabe des Gepäcks an die Fluggäste im Terminal.

2.2.1.2 Bereitstellung von Räumen und Flächen für die Ausgabe des Gepäcks an die Fluggäste.

Für die oben aufgeführten Leistungen wird das Entgelt für die Gepäckabfertigung Inbound der Fluggesellschaft in Rechnung gestellt.

**Das Entgelt beträgt für jedes rechnerisch
ermittelte Gepäckstück inbound**

2,01 EUR

Die Gepäckstücke inbound errechnen sich, je nachdem, welche Daten am validesten sind, entweder:

- aus der Passagierzahl inbound multipliziert mit dem durchschnittlichen individuellen Gepäckfaktor outbound des Vorjahres (Anzahl Gepäckstücke outbound je Passagier outbound) pro Luftverkehrsgesellschaft
oder
- anhand von Zählungen des Inboundgepäcks und der hieraus ermittelten durchschnittlichen Anzahl des Gepäcks inbound über ein Jahr. Hier werden als Basis pro Herkunftsdestination 10 Flugplanereignisse pro Flugplanperiode herangezogen
oder
- der Auswertung der Loadmessages und der daraus ermittelten durchschnittlichen Gepäckmenge über ein Jahr.

2.2.2 Gepäckabfertigung Outbound

- 2.2.2.1 Bereitstellung von Förder- und Kommunikationseinrichtungen für die Sortierung des Gepäcks.
- 2.2.2.2 Bereitstellung von Räumen und Flächen für die Sortierung des Gepäcks entsprechend der in Absprache mit den Fluggesellschaften festgelegten Sortierkriterien.
- 2.2.2.3 Übernahme des abgefertigten und mit einem Label gekennzeichneten Gepäcks hinter dem Abfertigungsschalter und Beförderung in den Gepäcksortierraum in die Sortierboxen (einschließlich Codierung) bzw. auf die Sortierrundläufe.
- 2.2.2.4 Annahme und Verwiegen von Sperrgepäck, Weiterleitung in den Gepäcksortierraum.

Die Entgelte für die Gepäckabfertigung Outbound werden der Fluggesellschaft in Rechnung gestellt. Für die oben genannten Leistungen werden die nachfolgend aufgeführten Entgelte für jedes Gepäckstück berechnet. Die Entgelte sind nach der von der Fluggesellschaft gewünschten Sortierung gestaffelt und betragen für alle Terminals wie folgt:

| | |
|---|-----------------|
| 1-fache Sortierung pro Gepäckstück | 2,01 EUR |
| 2-fache Sortierung pro Gepäckstück | 3,04 EUR |
| 3-fache Sortierung pro Gepäckstück | 4,02 EUR |

2.2.3 Pierentgelt

- 2.2.3.1 Vorhalten, Bereitstellung und Bedienen von Fluggastbrücken auf Pierpositionen.
- 2.2.3.2 Bereithalten der Versorgungseinrichtung für Ground Power auf Pierpositionen und Walk-in-Walk-out-Positionen.
- 2.2.3.3 Bereitstellung von Ground Power zur Versorgung des Flugzeugs (ohne Bedienung der Anlage), in der Zeit zwischen 24:00 und 4:59 Uhr wird Ground Power nur gegen gesondertes Entgelt (siehe Sonderleistungsverzeichnis) zur Verfügung gestellt.
- 2.2.3.4 Bereithalten der Versorgungseinrichtung für Preconditioned Air auf Pierpositionen.
- 2.2.3.5 Bereitstellung von Preconditioned Air zur Versorgung des Flugzeugs (ohne Bedienung der Anlage), in der Zeit zwischen 24:00 und 4:59 Uhr wird Preconditioned Air nur gegen gesondertes Entgelt (siehe Sonderleistungsverzeichnis) zur Verfügung gestellt.
- 2.2.3.6 Bereitstellung von Wegesicherung auf den Walk-in-Walk-out-Positionen. Für die oben aufgeführten Leistungen wird der Fluggesellschaft das nachfolgend aufgeführte Pierentgelt in Rechnung gestellt. Das Pierentgelt wird je angefangene Tonne MTOM und je angefangene 15 Minuten maximal 180 Minuten für inbound und outbound berechnet. Das berechnete Mindestgewicht beträgt 20t MTOM.

Die Bedienung der Versorgungseinrichtungen für Ground Power und Preconditioned Air ist nicht Bestandteil dieses Entgeltes. In dem Zeitraum zwischen 23:00 Uhr und 4:59 Uhr wird kein Pierentgelt erhoben.

**Je angefangene Tonne MTOM
und angefangene 15 Minuten**
für die ersten 100t MTOM,
mindestens jedoch für 20 Tonnen MTOM

0,7001 EUR

**Je angefangene Tonne MTOM
und angefangene 15 Minuten**
ab der einhundertsten Tonne MTOM

0,5964 EUR

2.2.4 Ver- und Entsorgungsentgelt

2.2.4.1 Vorhalten einer Frischwasserzapfstelle und Bereitstellung von Frischwasser gemäß IATA-Vorschriften.

Der Transport des Frischwassers zum Luftfahrzeug und die Befüllung des Luftfahrzeugs ist nicht Bestandteil dieser Leistung.

2.2.4.2 Vorhalten einer Anlage zur Versorgung des Luftfahrzeugs mit Spülflüssigkeit für die Toiletten und zur Entsorgung von Fäkalien. Bereitstellung der Spülflüssigkeit. Entsorgung der Fäkalien gemäß den gesetzlichen Vorschriften.

Der Transport der Spülflüssigkeit zum Luftfahrzeug und die Befüllung des Luftfahrzeugs mit der Spülflüssigkeit sowie das Abpumpen der Fäkalien und deren Transport zur Entsorgungsanlage sind nicht Bestandteil dieser Leistung.

2.2.4.3 Vorhalten eines Müllsammelplatzes und Entsorgung des Mülls gemäß den gesetzlichen Bestimmungen.

Der Transport des Mülls vom Luftfahrzeug zum Sammelplatz ist nicht Bestandteil dieser Leistung.

Für die oben aufgeführten Leistungen wird der Fluggesellschaft das nachfolgend aufgeführte Ver- und Entsorgungsentgelt in Rechnung gestellt. Das Ver- und Entsorgungsentgelt wird nach der Anzahl der bei Landung an Bord befindlichen Passagiere berechnet.

pro Passagier

0,0778 EUR

2.3 Entgelte für die Nutzung von sonstigen Infrastruktureinrichtungen

Die nachfolgend aufgeführten Einrichtungen werden vom Flughafen bereitgestellt und müssen in Anspruch genommen werden, soweit dies den üblichen Verfahren bei der Abfertigung entspricht. Die Disposition erfolgt durch den Flughafen.

2.3.1 Abfertigungsschalter für Passagiere

2.3.1.1 Disposition, Bereitstellung und Verwaltung der Abfertigungsschalter sowie der dazugehörigen für die Passagierabfertigung erforderlichen technischen Einrichtungen, wie Kommunikationseinrichtungen, Anzeigesysteme und Fördereinrichtungen.

2.3.1.2 Bereitstellung von Stau- und Warteflächen vor den Abfertigungsschaltern

Für die oben aufgeführten Leistungen werden die nachfolgenden Entgelte dem jeweiligen Abfertiger in Rechnung gestellt. Die Entgelte für die Nutzung der Abfertigungsschalter gelten jeweils für jede angefangene 15 Minuten. Basis für die Berechnung sind die in der tagesaktuellen Disposition festgelegten Zeiträume, die, soweit keine abweichenden Absprachen getroffen werden, jeweils bis STD gehen.

**Das Entgelt beträgt je Schalter und
angefangener 15 Minuteneinheit**

6,54 EUR

2.3.1.3 Erlass des Check-In Entgeltes bei Flugausfall

Die Disposition der Abfertigungsschalter erfolgt auf Basis des Informationsstandes von 18:00 Uhr des Vortages, welche wiederum Grundlage der Abrechnung ist.

Tagesaktuelle Änderungswünsche werden, soweit möglich, berücksichtigt. Zusätzliche Dispositionen münden in zusätzlichen Kosten, die anschließend in Rechnung gestellt werden. Reduzierte Anforderungen finden tagesaktuell keine Berücksichtigung.

Die Nutzung von Abfertigungsschaltern tagesaktuell gestrichener Flüge wird nicht in Rechnung gestellt, sofern die Verkehrszentrale von Hamburg Airport spätestens vier Stunden vor STD über die Streichung des Fluges informiert wird.

2.3.2 CUPPS Ausstattung

CUPPS (Common User Passenger Processing System) ist eine Infrastruktureinrichtung für den Abfertigungsprozess.

Für die Vorhaltung der CUPPS-Infrastruktur am Flughafen Hamburg wird ein Entgelt erhoben, unabhängig davon, ob die Abfertigung über CUPPS oder manuell durchgeführt wird.

Das Entgelt für CUPPS, das sich nach der Zahl, der bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste bemisst, beträgt:

je Zustieger

0,12 EUR

2.3.3 Bustransport

Zusätzlich zu den Lande- und Passagierentgelten ist bei einer Flugzeugabfertigung auf einer Außenposition für den Transport von Passagieren ein Bustransport-Entgelt zu entrichten.

2.3.3.1 Ein Bustransport (Outbound oder Inbound) beschreibt die Fahrt zwischen Flughafengebäude und parkendem Luftfahrzeug.

Die Busbindungszeit beginnt mit der Anforderung des Busses durch das Dispositionssystem (inbound) bzw. durch den Abfertigungsagenten der Airline (outbound) als Startzeitpunkt und endet mit dem Aussteigen des letzten Gastes als Endzeitpunkt.

Das Bustransport-Entgelt beträgt pro bereitgestelltem Fahrzeug für jede angefangene 20 Minuten Busbindungszeit:

vom 1.1.2026 bis 31.12.2026

60,00 EUR

vom 1.1.2027 bis 31.12.2027

67,50 EUR

Diese Leistung wird zunächst nur bis zum 31.12.2027 vom Flughafen Hamburg erbracht. Sobald ein BVD-Dienstleister die Bustransporte am Flughafen Hamburg vor dem 31.12.2027 erbringt, wird die FHG diese Leistung einstellen, sodass die Bustransporte dann zwischen den Luftverkehrs- und den Bodenverkehrsdienstgesellschaften verhandelt und kontrahiert werden.

3. Förderung von alternativem Flugzeugtreibstoff

Der Flughafen Hamburg stellt für den Zeitraum von jeweils einem Jahr einen Fördertopf in Höhe von 500.000€ für die Förderung des Einsatzes von alternativem Flugzeugtreibstoff zur Verfügung. Der zu betrachtende Zeitraum beginnt jeweils am 1. Januar eines Jahres und endet am 31. Dezember. Die Förderung beträgt bis zu 300 Euro pro Tonne getanktem reinen SAF-Anteil im Kraftstoffblend.

Die Förderung wird innerhalb des ersten Quartals nach Ende des Betrachtungszeitraums ermittelt und an die Luftfahrtgesellschaften ausgezahlt. Sollte aufgrund der vertankten SAF-Menge die Summe aller Förderbeträge oberhalb von 500T€ liegen, wird der Förderbetrag von 500T€ anteilig im Verhältnis der absoluten vertankten Mengen auf die Fluggesellschaften verteilt und ausgezahlt.

Die Förderung wird nur gewährt, sofern die Betankung mit alternativem Flugzeugtreibstoff am Standort Hamburg erfolgte. Ebenso ist Voraussetzung für die Förderung, dass der Flugzeugtreibstoff innerhalb eines Umkreises von 150 km (direkte Luftlinie) vom Flughafen Hamburg endproduziert worden ist.

Ein entsprechender Nachweis über die Betankung mit alternativem Flugzeugtreibstoff sowie ein aussagekräftiger Herkunftsnachweis ist dem Flughafen Hamburg schriftlich von der Luftfahrtgesellschaft oder von deren beauftragten Tankdienstleister zu dokumentieren bzw. nachzuweisen. Der Flughafen Hamburg behält sich vor, dies vor Auszahlung der Förderung durch den jeweiligen Tankdienstleister bestätigen zu lassen.

Alternativer Flugzeugtreibstoff ist beimischungsfähiges Kerosin, welches gemäß der in der Erneuerbare-Energien-Richtlinie RED II der EU definierten, zertifizierten Berechnungsmethoden der spezifischen Reduktion der Treibhausgase eine Minderung von mindestens 60 % relativ zur ersetzten Menge fossilen Kerosins erlaubt und mit Hilfe erneuerbarer Energie hergestelltem Wasserstoff und einer erneuerbaren Kohlenstoffquelle hergestellt wurde (e-Kerosin/e-Fuel). Als erneuerbare Kohlenstoffquelle wird Kohlendioxid aus der Luft und/oder nicht vermeidbaren Kohlendioxidemissionen (Zementproduktion, etc.) sowie Verfahren zur Nutzung von Reststoffen bzw. Restbiomasse definiert, die nicht in Konkurrenz mit der Nahrungsmittelproduktion stehen.

Die FHG wird das Programm jährlich überprüfen und gegebenenfalls anpassen.

